

# Dziennik ustaw państwa

dla

## królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

### Część C. — Wydana i rozeszana dnia 9. listopada 1897.

**Treść:** (M 256—257.) 256. Obwieszczenie o nadaniu koncesji na sieć linii kolejki malej o szlaku normalnym w Grazu, która utrzymywana być ma w ruchu zapomocą elektryczności. — 257. Dokument koncesyjny na kolej żelazną od Chabówki do Zakopanego.

### 256.

#### Obwieszczenie Ministerstwa kolej żelaznych z dnia 22. października 1897,

o nadaniu koncesji na sieć linii kolejki malej o szlaku normalnym w Grazu, która utrzymywana być ma w ruchu zapomocą elektryczności.

Na zasadzie i w myśl postanowień ustawy o kolejach niższego rzędu z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895), c. k. Ministerstwo kolej żelaznych w porozumieniu z interesowaniami c. k. Ministerstwami, tudzież c. i k. wspólnem Ministerstwem wojny, uznało linie gadeckiej Spółki tramwajowej, koncesjonowane rozporządzeniami c. k. Ministerstwa handlu z dnia 15. kwietnia 1878, l. 9171, z dnia 13. lipca 1878, l. 20158, z dnia 3. czerwca 1880, l. 11505 i z dnia 9. lipca 1887, l. 22366, a mianowicie:

1. od dworca kolejki południowej ulicą Annenstrasse przez Murplatz i most Franciszka Karola, ulicą Murgasse przez plac główny, ulicą Herrengasse przez Jakominiplatz a następnie ulicami Gleisdorfergasse i Glacisstrasse aż do Geidorfplatzu;

2. od ulicy Maiffredygasse ulicą St. Leonhardgasse aż do koszar jazdy a ztąd ulicą Lusthausgasse z przecięciem ulicy Elisabethstrasse aż do stawu Hilmertech, tudzież

3. od Jakominiplatzu ulicą Jakominigasse aż do Fröhlichgasse i aż do dworca kolejki zachodniej węgierskiej, i

4. od Geidorfplatzu ulicami Parkstrasse, Jahn-gasse, Wickenburggasse przez most Ferdynanda a następnie ulicą Keplerstrasse przez Lendplatz i ulicą Volksgartenstrasse aż do ulicy Annenstrasse,

ze względu na zamierzone zaprowadzenie siły elektrycznej do utrzymywania ich w ruchu, za kolejki małe w myśl artykułu XVI. ustawy powyższej i postanowiło, że z uchyleniem przytoczonych wyżej rozporządzeń koncesyjnych stosowane być mają do oznaczonych linii przepisy w §§. 1 aż do 14 niniejszego obwieszczenia zawarte.

Nadto c. k. Ministerstwo kolej żelaznych nadało gadeckiej Spółce tramwajowej na prośbę onejże koncesję do wybudowania w Grazu i utrzymywania w ruchu kolejki malej o szlaku normalnym poniżej oznaczonych a które mają być utrzymywane w ruchu za pomocą elektryczności i z liniami kolejki malej powyżej wymienionemi, stanowić mają wspólną sieć kolejową, a mianowicie:

- od Jakominiplatzu do Schillerplatzu;
- od Griesplatzu do cmentarza centralnego;
- od Lendplatzu z uściem do istniejącej linii Wickenburggasse — Volksgartenstrasse ulicą Keplerstrasse do dworca kolejki południowej i
- na połączenia między stacją bezwychodową na Griesplatzu linii pod 2 oznaczonej a starą siecią, mianowicie na prawym brzegu Muru ulicami Rösselmühlgasse i Elisabethinergasse aż do ciągu szyn w ulicy Annenstrasse (a względnie Volksgartenstrasse) i według okoliczności z użyciem mostu Radetzkiego na lewym brzegu Muru ulicami Brückenkopfgasse i Radetzkystrasse do Jakominiplatzu

pod następującymi bliżej określonymi warunkami i zastrzeżeniami:

#### §. 1.

Liniom koncesjonowanym zapewniają się dobrodziejstwa finansowe wyszczególnione w artykule V ustawy na wstępie wzmiarkowanej.

Okres przewidzianego w artykule V, lit. d) ustawy powyższej uwolnienia od podatku zarobkowego i dochodowego, od opłacania należytości stęplowych od kuponów, jakoteż od wszelkiego nowego podatku państwa, któryby w przyszłości mocą ustaw został na ich miejsce zaprowadzony, ustanawia się na lat 15, licząc od dnia dzisiejszego.

Gdyby stępel od biletów osobowych miał być zamieniony na opłatę procentową, zastosowane być ma postanowienie artykułu XX, ustęp drugi ustawy rzeczonej.

#### §. 2.

Spółka obowiązana jest rozpocząć niezwłocznie po otrzymaniu pozwolenia do budowania, urządzenie istniejących kolei konnych w §. 1 wzmiarkowanych, do ruchu za pomocą elektryczności, jakoteż budowę linii na wstępie oznaczonych i skończyć najpóźniej w przeciągu dwóch lat od dnia urzędowego zatwierdzenia zakładu centralnego. Następnie oddać należy gotowe linie na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy złożyć ma Spółka kaucję w sumie 5000 złotych w papierach obiegowych, w których wolno lokować pierścienie sierocie.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania, kaucję ta uznana być może za przepadłą.

Niezawiśle od dalej idących kontraktowych zobowiązań w obec gminy miasta Grazu, Spółka zobowiązuje się wybudować na podstawie osobnej koncesji do budowy i ruchu, o którą wystarać się ma wcześnie, linie uzupełniające swojej sieci poniżej oznaczone a mianowicie:

- a) od ulicy Annenstrasse z dobiegiem do istniejącej linii na ulicy Annenstrasse ulicami Eggenbergerstrasse i Asperngasse do granicy miejscowości a złąd do Eggenbergu, i
- b) od ulicy Wickenburggasse z dobiegiem do linii idącej tą ulicą przez Körösistrasse do granicy miejscowości a złąd zaś do Andritz

a to najpóźniej w przeciągu lat sześciu od dnia urzędowego zatwierdzenia zakładu centralnego, pod tym

warunkiem, jeżeli drogi gminne, potrzebne do wybudowania tych linii kolejowych, będą Spółce pod słusznymi warunkami do używania odstępione.

C. k. Ministerstwo kolei żelaznych zastrzega sobie decyzję co do pytania, czy i o ile takie drogi gminne są rzeczywiście potrzebne do wybudowania linii kolejowych, jakoteż pod względem odnowienia warunków, jakie reprezentacyjne gminne postawią z powodu tego użycia dróg.

#### §. 3.

Do wybudowania kolei koncesjonowanej nadaje się Spółce prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane być na Spółce do wybudowania wszelkich kolei podjazdowych, których wybudowanie Rząd ze względu na dobre publiczne uznałyby za potrzebne.

#### §. 4

O ileby do wybudowania kolei koncesyjowanej, użyte być miały drogi publiczne, Spółka winna postarać się o zezwolenie tych, którzy do utrzymywania owych dróg są obowiązani a względnie Władz lub urzędów, którym według istniejących ustaw służy prawo udzielania pozwolenia do używania drogi.

#### §. 5.

We względzie budowy i ruchu na liniach kolei koncesyjowanej zastosować się powinna Spółka do osnowy niniejszego obwieszczenia i do warunków koncesyjnych technicznych, które Ministerstwo kolei żelaznych ustanowi, jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesjach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i Porządku ruchu kolei z dnia 16. listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. I z r. 1852), o ile takowe w myśl postanowień rozdziału B ustawy z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895) znajdują zastosowanie na małych kolejach, tudzież do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości zostały wydane.

#### §. 6.

Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego jakoteż imiennego podlega zatwierdzeniu Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolei, łącznie z kosztami sprawienia taboru kolejowego i uposażenia funduszu zasobnego

rzeczywiście wyłożonych i należycie udowodnionych, jakoteż kosztów przebudowania istniejących linii kolej konnej i wystawienia zakładu centralnego z doliczeniem odsetek interkalarnych rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie rzeczywiście poniesionej przy gromadzeniu kapitału, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju nie mogą być liczone.

Gdyby po wybudowaniu kolej jeszcze jakieś nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, koszta przez to poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wznowienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta będą należycie wykazane.

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w ościeżbie okresu koncesyjnego według planu amortyzacyjnego podlegającego zatwierdzeniu Rządu.

Spółka obowiązana jest dozwalać podoficerom i ordynansom na razie służbę pełniącym bezpłatnego przejazdu kolejami. Co do bliższych szczegółów w tym względzie, umówić się należy z właściwą Władzą wojskową.

Spółka zobowiązuje się przy obsadzaniu posad mieć wzgląd na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajowej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872 (Dz. u. p. Nr. 60).

#### §. 7.

Gdyby z powodu uroczystości, marszów wojska, parad, tudzież w razie budowy kanałów, przewodów rurowych itp. Władze uznały za potrzebne wstrzymanie na pewien czas ruchu na kolej koncesyjowanej, Spółka ma poddać się odnośnym zarządzeniom Władz bez oporu i bez jakiegokolwiek roszczenia do wynagrodzenia za stratę poniesioną w skutek czasowego wstrzymania ruchu.

#### §. 8.

Urzędnicy rządowi, funkeyonaryusze i śluzby jadący koleją z polecenia Władz sprawujących nadzór nad zarządem i ruchem kolej żelaznych lub dla zabezpieczenia interesów państwa z powodu koncesji lub w sprawach dochodów niestałych, gdy się wywiodą certyfikatami urzędowymi, jakie c. k. Ministerstwo kolej żelaznych dla wylegitymowania się wystawiać im będzie, przewożeni być powinni z pakunkiem podróżnym bezpłatnie.

#### §. 9.

Spółka obowiązana jest przewozić pocztę tudzież funkeyonaryuszów zarządu pocztowego i telegraficznego wszyskimi pociągami programowymi.

Za te świadczenia, jakoteż za wszelkie inne na rzecz zakładu pocztowego może Spółka żądać odpowiedniego wynagrodzenia, które ustanowione będzie drogą ugody.

Korespondencje, tyczące się zarządu kolej, wymieniane między dyrekcją lub gronem kierującym przedsiębiorstwa kolejowego a jej podwładnymi funkeyonaryuszami lub przez tych ostatnich między sobą, mogą być przewożone przez ślugi zakładu kolejowego.

#### §. 10.

Koncesją nadaje się z obroną przeciw zakładowi nowych kolej w myśl §. 9go, lit. b) ustawy o koncesjach na kolej żelazne aż do dnia 31. grudnia 1948, a po upływie tego czasu utraci ona moc swoje.

Rząd może także wyrzec wygaśnięcie koncesji przed upływem przerzeczonego czasu, gdyby określone w §. 2im zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu nie były dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl §. 11go, lit. b) ustawy o koncesjach na kolej żelazne.

#### §. 11.

Prawo kaduku na rzecz państwa, ustanowione w §. 8 ustawy o koncesjach na kolej żelazne z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) nie stosuje się do kolej koncesyjowanej.

#### §. 12.

Spółka nie jest upoważniona do odstąpienia trzecim osobom utrzymywania ruchu na liniach koncesyjowanych, wyjątki, gdyby Rząd wyraźnie na to zezwolił.

#### §. 13.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolej i jej urządzenia ruchu są we wszystkich częściach wykonane odpowiednio celowi i trwale, tudzież zarządzić, aby wadom w tym względzie zapobieżono lub takowe usunięto.

#### §. 14.

Rząd zastrzega sobie, że gdyby pomimo pośredniego ostrzeżenia dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniedbania obowiązków, w dokumencie koncesyjnym, warunkach koncesyjnych lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegalo

środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności unieważni koncesję jeszcze przed upływem czasu, na który została nadana.

Guttenberg r. w.

## 257.

### Dokument koncesyjny z dnia 4. listopada 1897,

na kolej żelazną od Chabówki do Zakopanego.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia uznaje za stosowne w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami nadać hrabiemu Władysławowi Zamojskiemu, właścielowi dóbr o to proszącemu, koncesję do wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej parowej o szlaku normalnym od stacji w Chabówce c. k. kolei państwa na Nowy Targ do Zakopanego, a to w myśl ustawy o koncesjach na kolej żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, jakież ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895 pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

#### §. 1.

Koncesyjusz obowiązany jest na wezwanie Rządu i pod warunkami protokolarnie ustanowionymi wybudować przedłużenie kolei żelaznej na wstępie oznaczonej od stacji w Nowym Targu aż do granicy krajowej ku Kralowanom a postanowienia niżej zamieszczone stosować się mają także do tego przedłużenia.

#### §. 2.

Kolei, na którą wydaje się niniejszy dokument koncesyjny, zapewnia się dobrodziejstwa w artykule V ustawy z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895) przewidziane.

#### §. 3.

Koncesyjusz obowiązany jest rozpocząć budowę kolei koncesyjowanej niezwłocznie po otrzymaniu pozwolenia do budowania, skończyć najpóźniej w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia dzisiejszego, gotową kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Termin wybudowania odnogi w §. 1 wzmianowanej ustanowi w swoim czasie c. k. Ministerstwo kolei żelaznych.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy jakież wybudowania i urządzenia kolei zgodnie z koncesją, dać ma koncesyjusz na żądanie Rządu stosowną kaucję w tych papierach wartościowych, w których wolno lokować pieniędze sieroce.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania kaucja ta uznana być może za przepadłą.

#### §. 4.

Do wybudowania kolei koncesyjowanej nadaje się koncesyjuszowi prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesyjuszowi do wybudowania wszelkich kolei podjazdowych, których budowę Rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za potrzebne.

#### §. 5.

We względzie budowy kolei koncesyjowanej i ruchu na niej zastosować się powinien koncesyjusz do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i do warunków koncesyjnych, które Ministerstwo kolei żelaznych ustanowi, jakież do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesjach na kolej żelazne z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i Porządku ruchu kolei z dnia 16. listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852), tudzież do ustaw i rozporządzeń, które by w przyszłości wydane zostały. Pod względem ruchu pozwala się odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów ruchu ustanowionych w Porządku ruchu kolei żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych o tyle i na tak dugo, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu, a w szczególności ze względu na zmniejszenie chyzości, Ministerstwo kolei żelaznych uzna to za możliwe, a natomiast trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda Ministerstwo kolei żelaznych.

#### §. 6.

Nadaje się koncesyjuszowi prawo utworzenia za osobnym zezwoleniem Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, Spółki akcyjnej, która wnijęcie ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesyjusza.

Nadaje się koncesyjuszowi prawo wypuszczenia w obieg obligacji pierwszorzędnych i akcji pierwszorzędnych, z których ostatnie mieć będą pod względem wypłaty odsetek i umorzenia,

pierwszeństwo przed akciami zakładowymi, za sumę, którą Rząd ustanowi i pod warunkami, które on przepisze.

Dywidenda należąca się od akcji pierwszorzędnych, zanim akcje zakładowe nabędą prawa do pobierania dywidendy, nie może być wymierzana w większej kwocie jak po 4 od sta i dopłaty z dochodów późniejszych lat są wzbronione.

Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego jakież imiennego podlega zatwierdzeniu Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolej łącznie z kosztami nabycia taboru kolejowego i uposażenia funduszu zasobnego, który Rząd ma oznaczyć, rzeczywiście wyłożonych i należycie udowodnionych, z doliczeniem odsetek interkalarnych rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie rzeczywiście poniesionej przy gromadzeniu kapitału, żadne wydatki jakiego-bądź rodzaju nie mogą być liczone.

Gdyby po wybudowaniu kolej jeszcze jakieś nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, koszta przez to poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta będą należycie wykazane.

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w okresie koncesyjnym według planu amortyzacji przez Rząd zatwierzonego.

Statut Spółki jakież formularze obligacyji pierwszeństwa, tudzież akcji zakładowych i akcji pierwszeństwa, które mają być wypuszczone, podlegają zatwierdzeniu Rządu.

#### §. 7.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych zniżonych. Taryfę wojskową stosuje się do przewozu osób i rzeczy według postanowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych kiedykolwiek na austriackich kolejach państwa obowiązywać będą.

Postanowienia te stosowane będą także do Obrony krajowej i Pospolitego ruszenia obu połów monarchii, do strzelców krajowych tyrolskich i do żandarmeryi a to nietylko gdy podróżują kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne.

Koncesyjusz zobowiązuje się przystąpić także do zawartej przez spółki kolej austriackich umowy względem zakupienia i utrzymywania w postępie środków do transportów wojskowych, poma-

gania sobie nawzajem służbą i swoimi taborami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, do przepisów dla kolej żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały jakież do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1. czerwca 1871.

Przepis tyczący się przewożenia transportów wojskowych kolejami żelaznymi, który kiedykolwiek będzie obowiązywał, tudzież przepisy dla kolej żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, nabywają dla koncesyjuszów mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolej koncesyjowej. Przepisy rzeczonego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i nie będą ogłoszone w Dzienniku ustaw państwa, staną się dla koncesyjuszów obowiązującymi wtedy, gdy zostaną im urzędownie podane do wiadomości.

Zobowiązania te ciężą na koncesyjuszu tylko o tyle, o ile będzie możliwem dopełnienie ich na kolej drugorzędnej a w skutek tego zbudowanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwolonymi ułatwieniami.

Koncesyjusz zobowiązuje się przy obsadzaniu posad mieć względ na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajoowej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872, Dz. u. p. Nr. 60.

#### §. 8.

O ile podobne zniżenia, jakie w §. 6 dla transportów wojskowych są przepisane, mają być udzielane korpusom straży cywilnej (Straży bezpieczeństwa, Straży skarbowej itp.) lub innym organom publicznym, postanowione będzie w warunkach koncesyjnych.

#### §. 9.

Koncesyj nadaje się z obroną przeciw zakładaniu nowych kolej w myśl §fu 9go, lit. b) ustawy o koncesjach na kolej żelazne na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego a po upływie tego czasu utraci ona moc swoje.

Rząd może także wyrzec wygaśnięcie koncesji przed upływem przerzeczonego czasu, gdyby określone w §fe 2gim zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu nie były dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie da się usprawiedliwić w myśl §u 11go, lit. b) ustawy o koncesjach na kolej żelazne.

## §. 10.

Ruch na kolej bieżącej przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego utrzymywać będzie państwo na rachunek koncesyonarza. Warunki tego utrzymywania ruchu uregulowane będą w kontracie, który Rząd zawrze z koncesyonarzem.

Na ten wypadek, gdyby przedsiębiorstwo kolejowe przestało używać gwarancji czystego dochodu zapewnionej mu przez królestwo galicyjsko-lodomeryjskie z Wielkiem księstwem krakowskim, zastrzega sobie Rząd prawo wydawania według własnego uznania postanowień co do urządzeń ruchu, co do ustanowienia taryf dla przewozu osobowego i towarowego, jakież klasyfikacji towarów i wszelkich warunków pobocznych, tyczących się przewozu towarów, tudzież świadczeń przedsiębiorstwa kolejowego na rzecz niektórych gałęzi służby publicznej, mianowicie na rzecz zarządu pocztowego i zakładu telegrafów państwa, przyczem będzie miał wzgląd na istniejące stosunki obrotu. Nadto w takim razie, gdyby kolej koncesjonowana została w przyszłości połączona z siecią kolei węgierskich, Rząd będzie miał prawo ustanawiania na kolej koncesjonowanej taryf dla obrotu przewoźnego według własnego uznania.

## §. 11.

Koncesyonarz obowiązany jest pod warunkami i zastrzeżeniami w artykule XII ustawy z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895) podanemi, dozwolić Rządowi na jego żądanie każdego czasu współużywania kolej do obrotu między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości powstać mającymi, na których Rząd ruch utrzymuje, w taki sposób, że Rząd będzie mógł z prawem ustanawiania taryf przesyłać lub pozwolić przesyłać tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy koleją wspólny lub niektórymi jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia.

## §. 12.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolej koncesjonowanej po jej wybudowaniu i otwarciu na ruch kiedykolwiek, pod następującymi warunkami:

1. Dla oznaczenia ceny odkupu policzone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu przed chwilą odkupu a z nich strącone będą czyste dochody najniemniejniejszych dwóch lat, poczem obliczony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

Gdyby kolej miała być odkupiona po upływie czasowego, w §. 2 ustanowionego uwolnienia od podatków, podatki i dodatki do podatków ciążące na odkupionem przedsiębiorstwie kolejowem i wszelkie inne pobory publiczne uważać się będzie za wydatki ruchu.

Jeżeli obowiązek płacenia podatku istniał nie przez wszystkie lata, podług których oblicza się sumę średnią, w takim razie także co do lat wolnych od podatku obliczyć należy podatek razem z dodatkami według stopy procentowej pierwszego roku podlegającego podatki i potrącić z przychodów. Ze względu jednak, że stosownie do §. 131 lit. a) ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220, opłacać się ma od renty odkupu podatek dziesięcioprocentowy, doliczyć należy do czystych dochodów w taki sposób obliczonych dodatek wynoszący jedną dziewiątą tych czystych dochodów.

2. Średni dochód czysty, w myśl powyższego postanowienia obliczony, płacić się będzie koncesyonarzowi jako wynagrodzenie za kolej odkupioną aż do upływu okresu koncesyjnego w ratach półrocznych dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku z dołu płatnych.

3. Gdyby kolej miała być odkupiona przed upływem siódmego roku ruchu lub gdyby średni dochód czysty, w myśl postanowień ustępu 1. obliczony, nie wynosił najmniej takiej sumy rocznej, jaka jest potrzebna na umówione oprocentowanie i spłacenie obligacji pierwszeństwa za zezwoleniem Rządu emitowanych tudzież pożyczki, gdyby została zaciągnięta, z doliczeniem sumy rocznej potrzebnej na oprocentowanie po cztery od sta kapitału akcyjnego przez Rząd zatwierzonego i na umorzenie go w ciągu całego okresu koncesyjnego, w takim razie wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za kolej odkupioną, będzie polegało na tem, że państwo weźmie na siebie w miejsce koncesyonarza spłacanie powyższej pożyczki z własnych funduszy w umówionych terminach płatności aż do zupełnego jej umorzenia, wzmiarkowaną zaś powyżej sumę roczną za kapitał akcyjny płacić będzie w ratach półrocznych płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku i zwracać będzie Spółce podatek rentowy od tej renty odkupu opłacąć się mający.

4. Państwo zastrzega sobie, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze sum rocznych w myśl ustępu 2 a względnie zamiast sumy rocznej płacić się mającej według ustępu 3 za kapitał akcyjny, zapłacić kapitał wyrównywający zdyskontowanej przez potrącenie odsetek od odsetek po cztery od sta na rok wartości kapitałowej rat, które mają być według postanowień ustępu 2 i 3 płacone.

Gdyby państwo zamierzało w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego podług własnego wyboru gotówki lub obligacji dłużu państwa. Obligacje dłużu państwa liczone będą po kursie pieniężnym średnim, jaki obligacje dłużu państwa tego samego rodzaju, notowane urzędowo na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półrocza bezpośrednio poprzedzającego.

5. Przez odkupienie kolej i od dnia tego odkupienia obejmuje państwo za wypłatą wynagrodzenia pod l. 1 aż do 4 ustanowionego, bez żadnej dalszej odpłaty, na własność wolną od ciężarów a względnie obciążoną tylko zalegającymi jeszcze resztami pożyczki za zezwoleniem Rządu zaciągniętej i w używanie kolej niniejszym koncesjonowaną ze wszystkimi do niej należącemi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyałów i kasowe a według okoliczności kolej podjazdowe własność koncesjonariusza stanowiące i przedsiębiorstwa poboczne spółki, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

6. Odkupienie na rzecz państwa nastąpić ma w każdym przypadku z rozpoczęciem się roku kalendarzowego, uchwała zaś Rządu, tycząca się odkupienia, oznajmiona będzie przedsiębiorstwu kolejowemu najpóźniej aż do 31. października roku bezpośrednio poprzedniego w formie deklaracji.

W deklaracji tej oznaczone będą następujące szczegóły:

- a) termin, od którego nastąpi odkupienie;
- b) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem odkupienia i inne przedmioty majątku, które jako przynależność przedsiębiorstwa kolejowego, lub z jakichkolwiek tytułów prawnych przejść mają na państwo;
- c) kwota ceny odkupu (l. 1 aż do 4), którą państwo ma zapłacić przedsiębiorstwu, według okoliczności obliczona tymczasowo z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

7. Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia jednocześnie z doręczeniem deklaracji co do odkupienia, osobnego komisarza do czuwania nad tem, żeby stan majątku, poczawszy od tej chwili, nie został zmniejszony na szkodę państwa.

Poczawszy od chwili oznajmienia o odkupieniu, wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości w deklaracji o odkupieniu wymienionych, podlega przyzwoleniu osobnego komisarza.

Toż samo rozumie się o wszelkiem przyjęciu nowych zobowiązań, przekraczających granice regu-

larnego sprawowania interesów lub uzasadniających trwałe obciążenie.

8. Koncesjonariusz obowiązany jest mieć o to staranie, żeby Rząd mógł w dniu na odkupienie wyznaczonym, objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątku w deklaracji, tyczającej się odkupienia wymienione.

Gdyby koncesjonariusz nie uczynił zadość temu zobowiązaniu, Rząd będzie miał prawo nawet bez jego zezwolenia i bez wdania się sądu, objąć w fizyczne posiadanie oznaczone przedmioty majątku.

Począwszy od chwili odkupienia, ruch na kolej lokalnej odkupionej odbywać się będzie na rachunek państwa a przeło od tej chwili wszelkie dochody ruchu przechodzić będą na rzecz państwa. wszelkie zaś wydatki ruchu na karb państwa.

Czyste dochody, jakie okażą się z obrachunku aż do chwili odkupienia, pozostaną własnością przedsiębiorstwa kolejowego, które natomiast odpowiadać ma samo za wszelkie należności obrachunkowe i za wszelkie inne długi pochodzące z budowy i ruchu kolej aż do chwili powyższej.

9. Rząd zastrzega sobie prawo za hipotekowania na podstawie deklaracji o odkupieniu (l. 6), prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach majątkowych w skutek odkupienia na państwo przechodzących.

Koncesjonariusz obowiązany jest oddać Rządowi na jego żądanie do rozporządzenia wszelkie dokumenty prawne, jakichby do tego celu potrzebowały.

### §. 13.

Gdy koncesja utraci moc swoją i od dnia, w którym to nastąpi, wejdzie państwo bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i używanie kolej koncesjonowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomości przynależności, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyałów, jakoteż — o ileby istniały — fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiankowanym w §. 12, l. 5.

Tak wtedy gdy koncesja moc swoją straci, jak i w razie odkupienia kolej (§. 12), zatrzyma koncesjonariusz na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i należące się mu aktywa obrachunkowe, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniezione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił koncesjonariusza z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

## §. 14

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolei i jej urządzenia ruchu są we wszystkich czesciach wykonane odpowiednio celowi i trwale, tudzież zarządzić, żeby wadom w tym względzie zapobieżono lub takowe usunięto.

Rząd ma także prawo oglądania w zarząd przez wydelegowanego funkeyonaryusza a w szczególności nadzorowania w wszelki sposób, jaki uzna za stosowny, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami, i wydelegowania do nadzoru nad tem funkeyonaryuszów na koszt koncesyjnego.

W razie utworzenia się Spółki akcyjnej, komisarz przez Rząd ustanowiony będzie miał także prawo bywania na posiedzeniach Rady zawiadoczej lub innej reprezentacyjnej, przedstawiającej grono kierujące Spółki, jakoteż na walnych zgromadzeniach ile razy uzna to za potrzebne, i zawie-

szania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, któreby się ustawom, koncesji lub statutowi Spółki sprzeciwiały albo były szkodliwe publicznemu dobru w przypadku jednak takim komisarz winien rzec przedstawić natychmiast Ministerstwu kolei żelaznych do decyzyi, która wydana być ma niezwłocznie i będzie dla Spółki obowiązująca.

## §. 15.

Nadto zastrzega sobie Rząd, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczano się naruszenia lub zaniedbania obowiązków, w dokumencie koncesyjnym, warunkach koncesyjnych lub ustawami przepisanych, będzie miał prawo zapobiegać temu środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności unieważni koncesję jeszcze przed upływem okresu, na który została nadana.

Guttenberg r. w.